

III. РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ І МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ТУРИЗМУ

УДК 338.47/48 : 629.73 (045)

Балабанов Г.В., Ткачук Л.М.

РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Підкреслено необхідність модернізації авіаційного транспорту України як чинника підвищення конкурентоспроможності держави на світовому ринку туристичних послуг. Розкрито зміст навчальної програми дисципліни «Авіація і туризм» та її роль у підготовці магістрів з туризму у Національному авіаційному університеті.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, авіація, туризм.

Подчеркнута необходимость модернизации авиационного транспорта Украины как фактора повышения конкурентоспособности государства на мировом рынке туристических услуг. Раскрыто содержание учебной программы дисциплины «Авиация и туризм» и ее роль в подготовке магистров по туризму в Национальном авиационном университете.

Ключові слова: транспортная инфраструктура, авиация, туризм.

The necessity of modernization of Ukraine's aviation is underlined as a factor of increase of the state's competitiveness in the world tourist market. The discipline «Aviation and tourism» contents and its role in preparation of the masters of tourism in the National aviation university are uncovered.

Key words: transport infrastructure, aviation, tourism.

Постановка наукової проблеми та її значення. Тривалий час туризм є однією з пропульсивних галузей світового господарства. Ця тенденція характерна і для України. Все більше українців щороку подорожує світом, багато іноземців відвідує нашу державу, здійснюючи поїздки далеко за межі своєї Батьківщини. Це стало можливим завдяки прогресу на транспорті, зокрема розвитку авіаційних пасажирських перевезень та відповідної інфраструктури. В канун проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року стан розвитку авіаційної інфраструктури стає визначальним чинником ефективності організації туристичного супроводу цього масштабного заходу.

Аналіз досліджень з цієї проблематики. Проблематика організації транспортного обслуговування в туризмі докладно вивчена російськими і вітчизняними вченими, зокрема Біржаковим М.Б. [3], Нікіфоровим В.І., Гвозденком А.А. [4], Гуляєвим В.Г. [5], Фастовець О.Б. [9], Аріон О.В. [1], Уваровою А.Є., Смирновим І.Г. [8], Герасименко В.Г. та ін. Водночас важливі питання взаємозалежності між туристичним і авіаційним бізнесом ще чекають своїх дослідників.

Мета статті полягає у висвітленні проблеми модернізації авіаційної інфраструктури України для потреб національного ринку

туристичних послуг, необхідності постановки фахового спецкурсу «Авіація і туризм» для студентів магістратури освітнього напрямку «Туризм» у Національному авіаційному університеті.

Виклад основного змісту дослідження. Інтеграція України у світогосподарську систему зумовила поступове збільшення обсягів іноземного туризму, що позначилось зміною статусу та розширенням участі України у міжнародних туристичних обмінах. Кількість туристів, що подорожують Україною, стабільно зростає з 2000р. У 2007 р. Україна вперше увійшла до 10 найвідвідуваніших країн світу, прийнявши 23 млн. іноземних туристів. [10]. Тенденція збереглася і у 2008 р. та відновилася у 2010р. після кризового для туризму України 2009 р.

За схожою схемою відбувалися процеси становлення національної індустрії авіаційних перевезень. У середині 90-х років спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень: кількість відправлених пасажирів зменшилася в 11,5 рази (з 15 млн. у 1990 р. до 1,3 млн. у 1999 р.), а у ряді аеропортів — в десятки разів. Це пов'язано з економічною кризою в Україні в зазначений період, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. Тільки починаючи з 2000 р. намітилося повільне зростання обсягу повітряних перевезень. За даними Державного комітету статистики України у 2001 р. авіаційним транспортом в Україні скористалися 2,1 млн. пасажирів, у 2007 р. — 6,2 млн. Зростають і показники пасажиропотоків вітчизняних аеропортів. За 2007 р. пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 23,4 % і становив 9,2 млн. осіб, тенденція до збільшення зберігалася і наступного року. Темпи приросту пасажиропотоку українських аеропортів у 2010 р. відновилися після кризового 2009р. і досягли рівня 2008р.

Наведені дані підкреслюють взаємообумовленість процесів розвитку туризму і ринку авіаційних пасажирських перевезень в Україні. Особливого значення ефективність взаємодії туристичного та авіаційного бізнесу набуває в світлі реалізації планів підготовки і проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу 2012 р. У концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р. зазначається, що «приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами — важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку» [7].

Україна має 425 аеродромів. Але у більшості аеропортів аеродроми, аеродромні споруди та обладнання не відповідають вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден. Найбільші українські аеропорти: “Бориспіль”, “Дніпропетровськ”, “Донецьк”, “Київ” (Жуляни), “Львів”, “Одеса”, “Сімферополь”, “Харків”, “Запоріжжя” у 2007 р. забезпечили 97% загального обсягу пасажирських повітряних перевезень, з них 62% — аеропорт “Бориспіль” [7]. Пасажирські термінали та інфраструктура більшості українських аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних

перевізників, що стримує не тільки збільшення обсягу перевезень, але й розвиток регіональних ринків туристичних послуг. Отже для гармонічного росту обсягів перевезень і забезпечення потреб розвитку національної туристичної індустрії потрібно інвестувати насамперед у регіональні аеропорти, на які поки припадає лише 3% пасажиропотоку.

За прогнозами Прикордонної служби України, Інформаційного центру «Україна-2012» під час проведення Євро-2012р очікується збільшення пасажиропотоку через кордон в середньому на 40%. З 32 пропускних пунктів, через які до України завітає основна частина гостей, 5 повітряних – «Бориспіль», «Жуляни», «Донецьк», «Харків», «Львів». Порівнюючи позиції України, Польщі та Німеччини (остання була країною-господарем чемпіонату світу з футболу 2006р.) у рейтингу країн світу за рівнем конкурентоспроможності сектору подорожей і туризму Всесвітнього економічного форуму, констатуємо суттєве відставання нашої держави в галузі транспортної інфраструктури (табл.1).

Табл. 1. Порівняльні позиції України, Польщі та Німеччини у рейтингу країн світу за рівнем конкурентоспроможності сектору подорожей і туризму, джерело: www.weforum.org

	Місце за інтегральним індексом			Місце за рівнем розвитку інфраструктури авіаційного транспорту			Місце за рівнем розвитку інфраструктури наземного транспорту		
	2008	2009	2011	2008	2009	2011	2008	2009	2011
Україна	77	77	85	98	94	93	84	72	74
Польща	56	58	49	87	79	88	57	68	78
Німеччина	3	3	2	7	7	7	3	5	3

Для подолання відсталості України від провідних держав Європи та світу в галузі транспортної інфраструктури потрібні масштабні інвестиції, спрямовані на інноваційний розвиток усіх видів транспорту впродовж тривалого періоду. Підготовка до Євро-2012 стала потужним стимулом для оновлення транспортної системи України. Спеціальна Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, затверджена Постановою Кабінету міністрів України № 357 від 14.04.2010, є в першу чергу програмою розвитку транспортної інфраструктури. Разом на виконання завдань 3-7, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією та ремонтом аеропортів, залізниць, автомобільних доріг загального користування і розвиток громадського транспорту у містах, які прийматимуть матчі чемпіонату, передбачено майже 90 млрд. грн. або понад 61% прогнозованих обсягів фінансування програми в цілому.

Важливе місце у реалізації програми підготовки України до Євро-2012 належить проектуванню, будівництву, реконструкції та ремонту

аеропортів. На виконання цього завдання передбачено 12,8 млрд. грн. або 8,7% загального обсягу фінансування програми. Зокрема, в Києві тривають інтенсивні роботи з розширення міжнародного аеропорту «Бориспіль» до п'яти терміналів. Це дозволить довести пропускну здатність аеропорту у 2012 році до 6050 пасажирів у годину пік (на чверть більше, ніж вимоги УЄФА) і розширити можливості його розвитку на перспективу. Відбувається оновлення міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) з метою збільшити пропускну здатність аеропорту до 350 пасажирів на годину (реконструкція злітно-посадкової смуги, перону, руліжних доріжок, оновлення пасажирського терміналу та ін.). Підготовка міжнародного аеропорту «Львів» до Євро-2012 передбачає реконструкцію та подовження злітно-посадкової смуги, перону, існуючого терміналу, а також будівництво нового та тимчасового терміналів. В результаті пікова пропускну здатність під час чемпіонату збільшиться з 300 пасажирів на годину до 1900 пасажирів на годину в один бік. Програма підготовки міжнародного аеропорту «Харків» до проведення чемпіонату включає збільшення кількості терміналів до трьох, будівництво нової злітно-посадкової смуги та інші заходи. Пропускну здатність міжнародного аеропорту «Харків» під час проведення Євро-2012 досягне 2550 пасажирів на годину. Реалізація проекту реконструкції та модернізації міжнародного аеропорту «Донецьк» призведе до зростання його пікової пропускну здатності до 3100 пасажирів на годину, а нова злітно-посадкова смуга довжиною 4 км дозволить приймати будь-які типи сучасних пасажирських повітряних суден.

Водночас налагодження ефективної взаємодії між авіацією і туризмом є набагато складнішою проблемою, ніж модернізація авіатранспортної інфраструктури. Вивчення ступеню взаємозалежності між туристичним і авіаційним бізнесом, функціональних зв'язків між туристичними компаніями, авіалініями, глобальними мережами бронювання та іншими суб'єктами міжнародного ринку послуг дозволило авторам висунути положення про формування міжгалузевої системи «авіація - туризм» [2].

Враховуючи профіль Національного авіаційного університету, до навчального плану підготовки магістрів з туризму було включено спецкурс «Авіація і туризм». Пропонуємо увазі читачів *навчальну програму дисципліни «Авіація і туризм»*.

Основною метою дисципліни «Авіація і туризм» є вивчення особливостей взаємодії авіаційного бізнесу і туристичної індустрії. Головні завдання дисципліни «Авіація і туризм» охоплюють наступне коло питань: сучасні тенденції розвитку міжнародного туризму й авіаційного бізнесу, функціональні зв'язки між суб'єктами туристичного ринку та ринку авіаційних перевезень, транснаціоналізація взаємодії в системі «авіація-туризм», географічні аспекти взаємодії в системі «авіація-туризм». Курс передбачає ознайомлення студентів з напрямками і механізмами взаємопроникнення туристичного й авіаційного бізнесу, пов'язаними з

цим фундаментальними зрушеннями в системі туropolерейтингу, регіональними особливостями кореляції туристичного попиту і рівня завантаженості авіарейсів, проблемами реалізації потенціалу авіаційних перевезень у розвитку туризму в Україні.

У результаті вивчення дисципліни студенти повинні знати: сучасні тенденції розвитку ринку пасажирських авіаперевезень та міжнародного туризму; обсяги, основні напрямки та перспективи розвитку авіаційних перевезень туристів; механізми взаємопроникнення туристичного й авіаційного бізнесу; організаційно-правові та технічні засади створення і функціонування глобальних систем дистрибуції послуг авіакомпаній; сучасний стан та перспективи розвитку авіаційних пасажирських перевезень в Україні; та *уміти*: здійснювати аналіз кореляції туристичного попиту і рівня завантаженості авіарейсів за різними географічними напрямками; користуватися глобальними системами бронювання послуг авіакомпаній; обґрунтовувати переваги здійснення подорожі авіаційним транспортом; розробляти програми авіатурів; визначати перспективи розвитку ринку авіаційних перевезень в Україні та обґрунтовувати напрями регуляторної державної політики в цій сфері.

Зміст лекційних занять включає наступні теми:

Тема 1. Світовий ринок пасажирських авіаперевезень. Історія розвитку повітряного транспорту. Авіабудівна промисловість світу. Сучасні літаки. Екологічні аспекти розвитку повітряного транспорту.

Авіаційна інфраструктура. Регіональні авіатранспортні системи: елементи, структура, ієрархія. Аеродроми. Аеропорти. Центри управління польотами. Типологія аеропортів і принципи організації їх роботи. Вимоги до міжнародних аеропортів. Стисла характеристика найбільших аеропортів туристських регіонів світу (Лондон, Париж, Пекін, Франкфурт, Мадрид, Гонконг, Бангкок, Сінгапур, Дубай, Рим, Мюнхен та ін.), особливості їх функціонування. Критерії IATA для визначення кращих аеропортів світу

Авіакомпанії світу. Рейтинг кращих авіакомпаній світу ділового журналу «Airline Business» (Singapore Airlines, Emirates Airline, Thai Airways, Cathay Pacific та ін.). Рейтинг найнадійніших авіакомпаній світу журналу Aero International. Тарифи на авіаперевезення.

Правове регулювання та система координації повітряних перевезень. Національна система управління авіаційною сферою. Міжнародні організації у сфері цивільної авіації. Міжнародна асоціація повітряних перевізників. Міжнародна організація цивільної авіації.

Географія пасажирських перевезень авіаційним транспортом: сучасні логістичні рішення. Основні географічні напрями пасажирських і туристських авіаперевезень у світі та в Україні. Ареали платоспроможного попиту на послуги цивільної авіації.

Тема 2 Авіаційні перевезення туристів. Авіаційний туризм. Форми повітряних перевезень туристів. Перевезення регулярними авіарейсами (прямими і транзитними). Чартер. Послуги малої авіації з організації

внутрішніх перевезень у важкодоступні райони, транспортного забезпечення екстремальних турів, екскурсійних програм тощо.

Поняття авіаційний туризм. Комплексний характер послуг повітряного перевезення. Послуги на борту. Послуги наземних служб. Перевезення багажу. Страхування повітряних перевезень. Концепція польотів з обмеженим набором послуг. Загальні правила перевезки туристів та багажу. Безпека польотів.

Тема 3. Актуальні проблеми взаємодії цивільної авіації і туризму

Переваги і недоліки пасажирських авіаперевезень порівняно з іншим видами транспорту. Роль авіації у розвитку туризму. Вплив туризму на розвиток цивільної авіації. Чинники формування і структура системи «авіація-туризм». Глобальні тенденції динаміки міжнародних туристичних потоків і обсягів міжнародних пасажирських перевезень. Прогноз зростання міжнародних пасажирських перевезень і світового ВВП. Перспективи розвитку авіакосмічного туризму.

Напрями вирішення проблем підвищення безпеки польотів і спрощення формальностей для авіапасажирів з позицій WTO, IATA та ICAO. Стратегічні цілі ICAO на 2005-2010 роки. Україна та ICAO.

Тема 4. Чинники посилення взаємодії між авіаційним і туристичним бізнесом. Глобалізація світового інформаційного простору, лібералізація сфери міжнародних зв'язків як важливі чинники розширення географії подорожей, зокрема авіаційним транспортом. Економічні стимули збільшення обсягів пасажирських авіаперевезень і підвищення ефективності цивільної авіації.

Вплив розвитку засобів і систем перевезень на розвиток суспільства. Зумовлені цим зміни у способі життя і споживацьких вподобаннях населення

Технологічний прогрес на транспорті і його вплив на особливості розвитку різних галузей туристичної індустрії. Дерегуляція ринку авіаперевезень, центрально-радіальна система перевезень та концепція „польотів без надлишкових послуг”. Спрощення реєстраційних процедур та технологічне вдосконалення терміналів і аеропортів.

Тема 5. Функціональні зв'язки між суб'єктами туристичного ринку та ринку авіаційних пасажирських перевезень. Взаємодія між туристичним та авіаційним бізнесом: концепція та конкретні форми. Сучасні тенденції розвитку авіабудування: вимоги комфортності та безпеки туристів, врахування економічних та екологічних аспектів експлуатування літаків у туристичних центрах та курортних зонах.

Туристичний попит та розширення географії подорожей авіаційним транспортом. Ефективні логістичні рішення з розбудови системи аеродромів й аеропортів, управління повітряним рухом з урахуванням інтересів турбізнесу. Особлива роль вузлових аеропортів-хабів (модель «Hub and Spoke»). Мережа хабів у Північній Америці, Західній Європі, Східній та Південно-Східній Азії.

Тарифна політика авіакомпаній та ефективний туроперейтинг. Структура туристичного сегменту ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень. Інноваційні технології взаємодії суб'єктів ринку авіаперевезень та туристичних послуг. Взаємодія на рівні управлінських структур. Нові тенденції лібералізації та принципи економічного регулювання міжнародного повітряного руху.

Тема 6. Організація реалізації авіаційних послуг в туризмі. Поточне бронювання квитків на регулярні рейси. Продаж авіаквитків через турагенства (агентська угода). Організація чартерних перевезень. Блокчартер.

Глобальні системи резервування. Високотехнологічний бізнес на каналах взаємодії між авіацією та індустрією туризму: компанії «Амадеус», «Галілео» та ін. Тарифна політика компаній авіаперевізників. Масштаби світового ринку туристських авіаперевезень, їхній вплив на діяльність провідних авіакомпаній світу. Перспективи використання бюджетних авіаліній у туризмі.

Організація авіатурів. Принципи розробки програм міжнародних авіатурів. Організація взаємодії туристичних фірм та авіакомпаній. Бізнес-авіація та діловий туризм. Мала авіація: перспективи використання у туризмі. Космічний туризм.

Тема 7. Транснаціоналізація взаємодії в системі «авіація-туризм». Комплексний характер туристичного попиту. Міжнародне міжгалузеве кооперування підприємств із задоволення туристичного попиту. Форми взаємопроникнення та механізми функціонування бізнесових структур авіаційного та туристичного ринків. Інвестування представників авіаційного та туристичного бізнесу у створення глобальних систем резервування та дистрибуції, розробку і впровадження інноваційних інформаційних систем і програмних продуктів для ефективного управління просуванням та збутом своїх послуг в мережі Інтернет.

Крупні компанії авіаперевізники у туристичному бізнесі. «Lufthansa AirPlus». Готельний бізнес компанії «Air France». Авіаційний бізнес провідних європейських туроператорів «Thomas Cook AG», «Thomson Holidays» та «TUI AG». Взаємопроникнення туристичного та авіаційного бізнесу на українському ринку.

Тема 8. Проблеми реалізації потенціалу авіаційних перевезень у туризмі в Україні. Український авіаційний бізнес: актуальний стан, проблеми та напрямки розвитку. Статистика обсягів пасажирських перевезень. Авіаперевізники на національному ринку. Проблеми нерозвиненості авіаційної інфраструктури. Перспективи укладання угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. Авіаційні туристичні перевезення для забезпечення в'їзного та виїзного потоків та на внутрішньому ринку. Взаємодія суб'єктів туристичного та авіаційного бізнесу на українському ринку послуг: досвід провідних компаній та оцінка перспектив. Перспективи розвитку національного авіаційного і туристичного ринків у зв'язку з проведенням в Україні фінальної частини

чемпіонату Європи з футболу у 2012р. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.

Висновки. Відсталість України від провідних держав Європи та світу в галузі транспортної інфраструктури значно погіршує конкурентоспроможність держави на світовому ринку туристичних послуг. Підготовка до Євро-2012 є потужним стимулом для оновлення транспортної системи України, зокрема реконструкції та ремонту аеропортів «Бориспіль», «Жуляни», «Донецьк», «Харків», «Львів», через які до України завітає значна частина гостей. Водночас, проблеми організації ефективного туристичного супроводу є масштабнішими і вимагають не тільки модернізації транспортної інфраструктури але й підготовки професійного кадрового забезпечення. Враховуючи профіль Національного авіаційного університету, до навчального плану підготовки магістрів з туризму було включено спецкурс «Авіація і туризм».

1. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів : Навчальний посібник / Аріон О.В. – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с.
2. Балабанов Г.В. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм» / Балабанов Г.В., Ткачук Л.М. // Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Серія : Економіка, право, політологія, туризм : збірник наукових статей. – Київ : Вид-во Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2010. – Випуск 1. – С.172-179.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки / Биржаков М.Б., Никифоров В.И. – М.- СПб.: ИД «Герда», Невский фонд, 2003. – 400 с.
4. Гвозденко А.А. Логистика в туризме : Учебное пособие для вузов / Гвозденко А.А. – М.: «Финансы и статистика», 2004. – 272 с.
5. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок / Гуляев В. Г. – М.: «Финансы и статистика», 2001. – 512с.
6. Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2010№ 357 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=502-2007-%F0>
7. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506_р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=506-2008-%F0>
8. Смірнов І.Г. Логістика туризму: навчальний посібник / Смірнов І.Г. – К.: Знання, 2009. – 444с.
9. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : Навчальний посібник / Фастовець О.О. - К.: Вид-во ФПУ, 2007. - 233 с.
10. UNWTO Tourism Highlights – 2009 Edition. – Madrid: UNWTO Publication department, 2009. – 12p.

УДК 911.3

Krzysztof Parzych, Paweł Czapliński

ETYKA W ZARZĄDZANIU PRZEDSIĘBIORSTWEM TURYSTYCZNYM

Zarys treści: Przedmiotem opracowania jest zagadnienie etyki w funkcjonowaniu współczesnego przedsiębiorstwa turystycznego. Rozważania nad wpływem norm etycznych na prowadzoną działalność w sektorze turystycznym oparto o badania przeprowadzone w Hotelu Neptun w Łebie w wykorzystaniem metody wywiadu kwestionariuszowego